

第5章 カンボジアと南部経済回廊開発 変わりゆく国境地域

| | |
|----------|--|
| 著者 | 初鹿野 直美 |
| 権利 | Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp |
| シリーズタイトル | 情勢分析レポート |
| シリーズ番号 | 4 |
| 雑誌名 | 大メコン圏経済協力 - 実現する3つの経済回廊 - |
| ページ | 116-133 |
| 発行年 | 2007 |
| 出版者 | 日本貿易振興機構アジア経済研究所 |
| URL | http://hdl.handle.net/2344/00014804 |

カンボジアと南部経済回廊開発 変わりゆく国境地域

初鹿野 直美

はじめに

カンボジアが1991年のパリ和平協定後に達成してきたある程度の政治的安定と経済成長は、メコン地域がめざしてきた「戦場から市場へ」を体現したものであるといえよう。地域経済への参加は、1999年のASEAN加盟以後本格化しており、GMSについても設立以来の加盟国の1つとして、2002年にGMSサミットをプノンペンで主催するなどのプレゼンスを示している。一方で、カンボジアが置かれている地域環境は必ずしも磐石なものとはいえず、2003年にプノンペンでタイ大使館襲撃事件が発生したり、2005年にベトナムとの国境画定問題が大きな議論を呼ぶなど、周辺国との関係は常に一定の緊張感をはらんでいる。また、国内で達成してきた政治的安定や経済成長についても、いまだに35.9%という貧困率に示されるように、格差の問題など無視できない歪みが随所に散見される。しかし、カンボジアにとっては、タイ、ベトナム、そして中国といった、域内で相対的に強い経済的・政治的影響力をもつ国々が、地域協力に向けたイニシアティブを発揮しようという現在、このような流れを拒絶するという選択肢は現実的ではない。このような機運を、いかに国内の貧困削減やバランスのとれた産業発展に活かしていくべきかが課題となっている。

GMSでは、カンボジアを経由してタイのバンコクとベトナムのホーチミン間をつなぐ経済回廊を、第2東西回廊もしくは南部経済回廊と位置づけ（以下では「南部経済回廊」とする）、回廊に沿って、道路・鉄道・電力・通信等の各種インフラ整備を推進している。本章では、第1節においてカンボジアとGMS諸国の経済関係について概観し、カンボジアにとってのGMSの位置づけ

を確認する。そして、第2節にて、南部経済回廊の3つのルートを紹介し、回廊のカンボジアにとっての意義を考察する。第3節でタイ、第4節でベトナムとの国境について、それぞれ国境地域開発の現状と越境インフラの整備、特に道路・橋梁の交通インフラの整備状況や越境に伴う制度インフラの整備状況を報告・検討する。以上をもとに、開発の行方と課題に触れつつ、カンボジアが南部経済回廊の開発とどのように関わっているのかを述べて、「むすび」としたい。

第1節 GMS諸国とカンボジアの経済関係

カンボジア経済はパリ和平協定後の15年間、平均7%程度の成長を続けている。1990年代末に東南アジア経済を襲った通貨危機に際しても、この経済成長は大きく減退することなく、一時的な政情不安に見舞われた1997年を除いては、国内産業は順調な発展を遂げており、2005年には13.4%の成長率を記録するに至る（NIS [2006]）。

GDP構成比は、1993年に第1次産業が46.4%、第2次産業が13.0%、第3次産業が40.6%であったのが、2004年には第1次産業が32.9%、第2次産業が29.2%、第3次産業が37.9%と変容を遂げている⁽¹⁾。全人口の82.3%が農村に住んでおり、第1次産業はいまだに中心産業であるものの、GDP割合でみた場合、数字のうえでは工業化が進んでいるといえる。急速に伸びている第2次産業では、外国資本によって担われた労働集約的輸出志向産業の縫製業が成長を牽引しており、それと対照的な、市場経済体制移行以前からも存在する小規模零細な経営による食品加工やレンガ焼き等の伝統的産業がカンボジア人によって担われている。縫製業は1990年代半ばより劇的な伸びをみせており、25万人以上の雇用を創出している。これは、中国から欧米への輸出を制限された多くの企業が迂回輸出を行うために進出してきたためである。これらの企業にとっては、中国・香港から原材料を調達し、米国やEU諸国へと完成品を輸出する動きが最も一般的である（山形 [2003, 2006]、廣畑 [2004]、初鹿野 [2005, 2006a]）。第3次産業ではタイやアジア各国からの資本を中心とした外国資本が中心となって、シェムリアプでのアンコールワット観光に関連した観

光業や、通信産業などへの進出がみられる。

以上の産業構造を念頭に、以下では、中国、タイ、ベトナムを中心として、カンボジアとの経済関係を概観する。域内の後発国であるラオスおよびミャンマーとも、野菜などの第1次産品を中心とした貿易が小規模ながら行われているが、投資はみられない。

まず、GMS諸国内での貿易相手国としては、輸出・輸入ともに中国が最大のパートナーである(表1)。輸出については、縫製品の仕向け地であるアメリカやEU諸国が上位を占めているなか、域内では中国が他を圧倒して第1位である。中国への輸出の内訳は、香港向けの縫製品の完成品が大半を占めている。カンボジアはタイやベトナムにも輸出をしているが、その規模は非常に小さく、散発的なものである。輸入について、全体でも域内でも第1位である中国からは、縫製品の原材料の最大の供給地である香港からの輸入が大きい。タイからは、セメントや二輪車(完成品および部品)、軽油などの燃料や飼料など、ベトナムからは、軽油などの燃料、鉄鋼、縫製業の原材料、肥料が上位品目となっている。

投資状況を概観すると、累積投資額では中国が15.1%、タイが3.2%、ベトナムが0.5%である。特に2004年以降の中国の投資の増加は著しい(表2)。中国企業は、縫製業が大半を占めており、2006年も承認案件の6割以上が縫製業関連の投資である。2006年には石油や鉱山開発関連の大型投資が承認されている。タイ企業は、ホテル・観光業、建設、通信が主要な投資先となっており、2005年、2006年にはキャッサバやサトウキビなどのアグロ・インダストリーでの投資も活発になっている。ベトナム企業は、縫製業、建設等に進出しているが、2006年にはゴム・プランテーションへの活発な投資も注目されている。

近年、中国、タイは、新興ドナー国としても注目されており、上述の貿易・投資関係にとどまらず、両国からの援助資金もカンボジアに投入されている⁽²⁾。特に中国は、2000年頃からODAとしての資金供与を開始し、2004年には贈与198万ドル、借款3049万ドル、2005年には贈与1310万ドル、借款1524万ドルを支出しており、インフラ整備を中心に積極的な関与を繰り広げている(CRDB/CDC [2006] Chap [2006])。道路インフラの整備では、国道7号線の整備を担っているのが中国である。なお、2006年4月に温家宝首相がカンボジ

表1 GMS諸国との貿易関係(2005年)

| 輸出 | | | 輸入 | | |
|-------|-----------------|------------|-------|-----------------|------------|
| 国名 | 金額 (100万リエル) | 構成比 (%) | 国名 | 金額 (100万リエル) | 構成比 (%) |
| 中国 | 2,274,914 | 18.4 | 中国 | 3,583,709 | 34.3 |
| タイ | 62,362 | 0.5 | タイ | 1,190,699 | 11.4 |
| ベトナム | 188,688 | 1.5 | ベトナム | 744,224 | 7.1 |
| ラオス | 843 | 0.0 | ラオス | 817 | 0.0 |
| ミャンマー | 288 | 0.0 | ミャンマー | 1,725 | 0.0 |
| 小計 | 2,527,096 | 20.5 | 小計 | 5,521,174 | 52.9 |
| 輸出総額 | 12,351,117 | 100.0 | 輸入総額 | 10,441,753 | 100.0 |

(注) 1) 輸出国の上位5カ国は、米国、中国、ドイツ、英国、カナダである。
 2) 輸入国の上位5カ国は、中国、台湾、タイ、ベトナム、フランスである。
 3) 為替レートは1米ドル=4,092リエル(2005年平均)である。
 (出所) MOC[2006]より筆者作成。

表2 GMS諸国からカンボジアへの直接投資

(単位: 100万米ドル)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 1994年以 降の累計 | 構成比 (%) |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|----------------|------------|
| 中国 | 195.6 | 77.0 | 33.3 | 6.2 | 25.7 | 39.5 | 80.4 | 455.4 | 721.2 | 1,827.9 | 15.1 |
| タイ | 33.4 | 20.7 | 26.0 | 14.7 | - | 6.9 | 1.1 | 81.3 | 100.1 | 388.0 | 3.2 |
| ベトナム | 0.4 | 0.5 | - | - | 24.2 | - | - | - | 31.1 | 56.4 | 0.5 |
| 小計 | 229.4 | 98.2 | 59.3 | 20.9 | 49.9 | 46.4 | 81.5 | 536.7 | 852.4 | 2,272.3 | 18.8 |
| 総計 | 853.9 | 447.9 | 218.0 | 204.7 | 237.7 | 251.2 | 216.9 | 1,052.3 | 4,414.8 | 12,132.1 | 100 |

(注) 1) 数値はいずれも承認ベースによる。
 2) 2005年以降、200万ドル未満のプロジェクトの承認を地方政府に委譲したため、投資委員会の集計に含まれない投資がある。
 (出所) 投資委員会資料より筆者作成。

アを訪問した際、2006年3月の支援国(CG)会合全体で拠出が約束された金額(合計6億100万ドル)の総額に匹敵する約6億ドルを供与することが約束されており、ダムや橋梁の建設、政府関係の建物建設等に充てられる⁽³⁾。一方、タイからのODAも1990年代末から少しずつ行われている。近年、タイは近隣諸国のインフラ整備に注力しており、道路インフラの整備に関しては、後述のコックンからスラエオンバルを結ぶ国道48号線の整備のために8億6780万バートの融資、タイのチョンサギャムからカンボジアのアンロンベン、シェムリ

アブを結ぶ国道67号線整備のために8億パーツもの融資が行われている（第2章参照）。

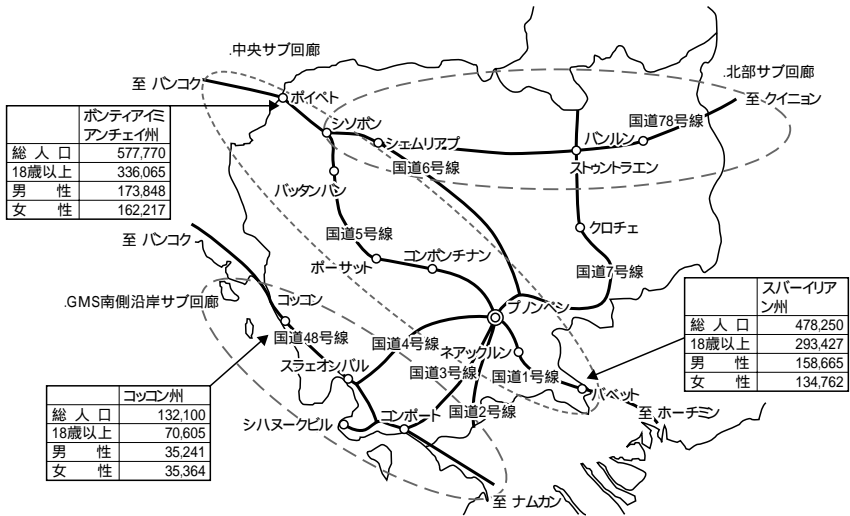
第2節 南部経済回廊プロジェクト

1. カンボジアにおける南部経済回廊プロジェクト

南部経済回廊とは、冒頭に述べたように、カンボジアを経由してタイのバンコクとベトナムのホーチミンとを結ぶ経済回廊のことである。これは、以下に挙げる3つのルートを中心としており（図1）ADBをはじめとする各国・機関からの支援をうけて各種インフラ整備が進められている⁽⁴⁾（表3）。

・中央サブ回廊：〔タイ〕バンコク - アランヤプラテート = 〔カンボジア〕ポイペト - シソポン - バッタンバン - ポーサット - プノンペン - バベット = 〔ベトナム〕モクバイ - ホーチミン - ブンタウ

図1 南部経済回廊の3つのルート



（注）人口は1998年センサスに基づく（NISのHP参照（2006年12月28日確認））。
（出所）交通省資料をもとに筆者作成。

表3 南部経済回廊主要道路整備状況

| 道路 | 距離 | 支援国・機関 | 状況 |
|-----------------|-------|-----------|--|
| 国道5号線 | | | |
| ポイベト - シソボン | 48km | ADB | 2002年11月に融資承認、タイ企業が落札し、2008年初完成予定。 |
| シソボン - バッタンバン | 68km | ADB | 2004年4月完成。 |
| バッタンバン - ポーサット | 131km | ADB | 2003年12月完成。 |
| ポーサット - コンボンチナン | 62km | ADB | 2004年5月完成。 |
| コンボンチナン - プノンベン | 91km | カンボジア政府 | 2003年半ば完成。 |
| 国道1号線 | | | |
| プノンベン - ネアックルン | 61km | 日本 (JICA) | 2つの小規模な橋を建設済み。その他のリハビリ工事は2007/2008年に開始され2012年完成の予定。ネアックルンの第2メコン橋については、2006年2月調査終了。 |
| ネアックルン - パベット | 107km | ADB | 2004年12月完成。 |
| パベット通関施設〔参考〕 | | ADB | 2006年1月完成。 |
| 国道48号線 | | | |
| コッコン - スラエオンバル | 138km | タイ | 2003年1月に簡易な整備、その後の修復作業は2004年11月に開始され、2007年に完成予定（4カ所の架橋含む）。 |

（出所）交通省資料より筆者作成。

- ・ GMS 南側沿岸サブ回廊：〔タイ〕バンコク - トラート = 〔カンボジア〕コッコン - スラエオンバル - コンポート = 〔ベトナム〕ハティエン - カマウ - ナムカン
- ・ 北側サブ回廊：〔タイ〕バンコク - アランヤプラテート = 〔カンボジア〕ポイベト - シェムリアブ - ストゥントラエン - バンルン - オーヤダーウ = 〔ベトナム〕プレーク - クイニョン

2. カンボジアにとっての南部経済回廊開発

メコン地域全体にとっては、南部経済回廊の交通インフラが整備されることでバンコク - ホーチミン間の物流コストが低減されることが期待されている。現在、陸路・海路のいずれを使ったとしても、バンコクからホーチミンまでは2～3日かかる。陸路では、2度の越境でそれぞれ通関手続きが必要である

こと、途中で荷物を積み替えてもカンボジアからタイおよびベトナムに戻る際の積荷が十分ではないことから輸送費が割高になること、ルート上にフェリーでの移動があるためにその運航状況に時間が左右されること、それぞれの行政手続きにおいて汚職の影響を受けること等が原因となって、海路の2倍近いコストがかかるという。これが、南部経済回廊の道路プロジェクトが完成すると全体を2日程度でつなぐことができる。さらに、保税輸送を容易にするソフト面での整備が進行すれば、陸路での物流コストが大幅に低減し、バンコクやホーチミンの企業にとって大きな恩恵がもたらされることが期待されている（福田・竹本〔2006〕、中村〔2006〕）。

一方、内戦で各種インフラが破壊されたカンボジアにとっては、国内の産業復興、マーケットの活性化や地方の貧困削減等をめざすうえで、インフラ整備への要望は大きい。しかし、隣国との経済関係は活発化しているとはいえ、最大の輸出産業である縫製業のマーケットは70%以上がアメリカやEUであり、製品は隣国とのリンケージとは直接には関係のないシハヌークビル港から輸出されている。また、その原材料は中国からの輸入が多いことから、南部経済回廊から享受される直接的な経済的メリットは単純には説明しえない。さらに、回廊が整備されても、前節で概観した通り、圧倒的なカンボジアの入超状態が続いている隣国との経済関係を考える限り、カンボジアはタイとベトナムを結ぶ道路を抱えつつも通過されるだけの存在となる可能性も指摘されよう。また、場合によっては、これまで以上に隣国から安価な製品が流入してきて、国内産業の発展を阻害する恐れもある。もっとも、国内産業と輸入品（密輸品を含む）との競合は必至であるが、内戦終了と同時に常に隣国からの製品流入のなかで産業発展をめざしてくるしかなかったカンボジアにとっては、これまで置かれてきた状況とは大差がないということも可能であろう。

カンボジアにとっての南部経済回廊の意義を考える際には、タイおよびベトナムとのリンケージが深まることで得られる便益をどのように自国の産業発展に活かしていくのかを前向きに検討していくことが必要である。現在進められている、相対的に安価なカンボジアの労働力と、整備が進んでいる隣国のインフラを活用した、国境地域での経済特区（SEZ）開発は、経済回廊整備の成果を国内産業発展に活かしていこうという試みとして整理できよう。経済特区開発の動きは以前から計画だけは存在していたが、2005年12月に「SEZに関する

大臣会議令」が策定された頃から、計画が実行に向けて本格化している（初鹿野〔2006b〕）。さらには、これを契機として、国境地域にとどまらず、より容易になるだろう原材料の調達を活用しての国内全体でのバランスのとれた産業発展を考えていくということが、将来の目標となるであろう。ただし、その道のりは始まったばかりであり、その成否を評価するには時期尚早である。プロジェクトの遂行に際しては、カンボジアの国家としての統治能力が試される。

第3節 タイとの関係からみた南部経済回廊プロジェクト

タイとカンボジアとの関係でみた場合、 アランヤプラテート＝ポイペト、トラート＝コックコン国境およびこれらのポイントから連なるカンボジア国内の道路が重要となってくる。 はGMSの越境交通協定（CBTA）のなかでパイロット的にプロジェクトを進めていくことが決定されている国境ゲートである。また、 はACMECS構想のプロジェクトとして位置づけられており、後述のようにタイ政府が積極的な支援を展開している。

1. ポイペト国境（国道5号線）

ポイペト国境は、内戦時代に多くの難民キャンプが立地していたエリアに近



写真1 ポイペト国境の様子
〔2006年10月9日筆者撮影〕

く、古くからヒトやモノの流れが活発なエリアである（写真1）。タイ側のアランヤプラテートには、大規模な市場が立地しており、多くのカンボジア人がそこで働き、多くの製品がポイペトを経由してカンボジア国内に流入している（DAN [2005]）。開発が進んでいなかった2000年頃までは、シソポンからポイペトをつなぐ道路幅5m程度の国道5号線沿線に多くの地雷が埋設されたままで、プノンベンからポイペトは10時間程度かかったという。国道5号線に並走している鉄道は、シソポンで分断されており、バットンバン以北では機能していない。今日では、ポイペト国境からプノンベン市まで、国道5号線によって6時間程度で結ばれており、シソポン - ポイペト間の道路状況に問題を残すものの、将来の物流動脈としての期待は大きい。

（1）国境地域のヒト・モノの流れ

国境地域には、タイのアランヤプラテートの市場で働く人達が5000～6000人程度、そのほかにもアランヤプラテートに集まる商品をカンボジア側に運んだり、カンボジア側から中古衣類を中心とした商品をタイ側に運ぶカンボジア人など数百人が集まる。また、ボーダー・パスを利用して、短期間タイに建設業や家政婦等として出稼ぎに行く労働者もポイペトから陸路でタイに入国する。荷物を運ぶ労働者の1日の稼ぎは50～150バーツに過ぎないが、このような現金収入を得る途は国内農村部では限られていることから、労働者はボンティアイミアンチェイ州などの周辺部からのみならず、スパーイリアン州やプレイベン州などからも出稼ぎにきている⁽⁵⁾。

逆にカンボジア最大の観光地であるアンコールワットをめざす外国人観光客が1日500人程度、タイからカンボジアに越境してくる。また、9軒ものカジノ・ホテルが立地していることから、週末にもなると、多くのタイ人がカジノ目的で越境してくるという。

（2）越境インフラの整備状況

道路インフラの整備は、一部を除いて比較的状态がよく、時速60km程度で走行可能な2車線道路が続く。喫緊に整備の必要があるとして取り組まれているのが、ポイペトからシソポンをつなぐルートである国道5号線の48km分である。ADBの支援（タイ企業による実施）で、整備が始められているが、2006

年10月現在、アスファルトが陥没した箇所が連なっており、時速20～30km程度でしか走行できない状況が続いている。しかし、タイからの輸入の49.9%（2006年、金額ベース、輸出は不明〔商務省資料〕）はポイペト国境を通過しており、大型トラックがこの未整備の道路を通過している。

ポイペト国境では、1 km程度カンボジア国内に入ったところに位置する物流企業（5～6社程度）の敷地内にてタイのトラック車両が荷物の積み替えを行っており、トレーラーの荷物をカンボジアの車両に積み替えて運搬する。カンボジアからタイへの輸出としては、飼料や農産品などがあるが、輸入量に比べて輸出量が圧倒的に少ないことから、荷物の積み替えを終えたタイのトラックは積荷のない状況でタイ側に戻っていくことが多い。

現在この国境についてのCBTAに則った覚書および2国間協定締結に向けた交渉が続けられている。すなわち、国境地点での通関設備の設置箇所、シングル・ストップ検疫の実施、車両の相互乗り入れなどについての議論が行われている。後述のベトナム国境と比較すると遅れているのは、2006年9月以降のタイ側の政治的混乱にも起因するが、それに加えて、車両の相互乗り入れについてタイ側は150～200台のトラックの乗り入れを希望しているのに対して、カンボジア側はベトナムとの合意と同レベルの40台程度にとどめたいと考えている点で意見の乖離が大きく、議論が重ねられている⁽⁶⁾。

（3）今後の展望

ポイペト地域では、ポイペト経済特区（Chhay Chhay Investment Ltd.）およびASK経済特区（ASK&KH Group Ltd.）の開発が進められており、これまでのカジノを中心とした非生産的な投資から脱却する道が開かれようとしている。これは、タイ側の電力・通信・交通インフラを使い、カンボジア側の相対的に安価な労働力を用いた試みであり、この地域でつくられた製品を250km離れたタイのレムチャバン港から輸出することが想定されている。2004年に投資委員会の承認を得て、その後タイ政府とカンボジア政府とが協力して同地域の開発にかかる調査を行い、現在では工業団地としての用地の造成は終了している。経済特区の設置は、GMSの枠組みを通して周辺国との協力が活発になるにつれ、本格的に動き始めたといえよう。

なお、ポイペトでは国境地域開発の進展とともに、暴力を伴った住民の立ち

退きがNGOなどによって報告されている。まだ修復工事が進んでいない国道5号線の沿線には、土地価格の騰貴を見越して、投資家によって土地の囲い込みがなされている箇所が多くみられる。多くのヒト・モノが集まる地域であるがゆえに、解決すべき課題も多い。

2. コックン国境（国道48号線）

トラート＝コックンの国境は、タイとカンボジアの海岸沿いの国境である。タイ側では、トラートからさらに50km程度（1時間程度）のところに位置するハットレックという村が国境ゲートとなっている。タイ側は山がちで、アランヤプラテートにあるような大規模な市場はみられない。しかし、ACMECSのプロジェクトとしてコックンでの経済特区建設や道路インフラの整備にタイ政府が積極的な支援を展開している（第2章参照）。南部経済回廊プロジェクト全体からみた場合、将来的には、海岸沿いにベトナムまで道路をつなぐことをめざしているが、現在はコックンからスラエオンバルまでの国道48号線の開発のみが、GMS南側沿岸サブ回廊沿線に関して実際にみられる動きである。ゆえに、本章ではスラエオンバル以東のルートについての言及は差し控えることとしたい。なお、スラエオンバルからプノンペンにつながる国道4号線は、従来からプノンペンとシハヌークビル港を結ぶルートに重なっており、カンボジアで最も整備が進んだ道路の1つである。国道4号線は、中央サブ回廊とGMS南側沿岸サブ回廊とをつなぐ重要なリンク道路とされる。

（1）国境地域のヒト・モノの流れ

コックンの国境地域には、カンボジア人資産家による大規模なカジノ・ホテルが1軒立地しており、ポイペト同様、週末には多くのタイ人で賑うという。付近には家族向けのサファリ・パークも広がる。

コックン州の人口は本章で扱っている他の2カ所の国境が位置する州と比較しても半分以下で、カンボジア国内でも最も人口密度の低い州の1つである（12人/km²〔1998〕）。また、国内の交通網からも切り離されたエリアであることから、ヒト・モノの移動は相対的に小さい。ゆえに、貿易については、ポイペトのような物量はなく、国境地域でも大型トラックはみられない。筆者が訪問した2006年10月の時点では、早朝、野菜・果物の仕入れのためにタイ側か

ら運ばれてきた商品を求める小規模な業者が集まるものの、午後はまれに旅行者がやってくる程度に過ぎない。ここから入ってくる製品は、プノンペンまで運ばれて消費されるのではなく、コッコン市周辺で消費されるものが多いようである。

（２）越境インフラの整備状況

国道48号線をコッコンからスラエオンバルに至るルートは、タイ政府の援助により工事が進められている。距離にして138kmの区間に、4ヵ所（タイ、トラベアンルン、ボトムサコール、スラエオンバル）で小型フェリーによって川を渡らなければならない。道路は2007年の完成をめざして修復作業中で、半分程度簡易舗装が進められており、残りの部分も踏み固められた状態になっている。乾季の走行には支障はないが、雨季には走行が困難な状況に陥る箇所を含む（2006年10月現在）。フェリーによらなければならない地点では、道路同様にタイ政府支援により架橋工事が進められている（写真2）。

コッコンについては、現在のところ、トラックの相互乗り入れ等の交渉は行われていない。しかし、ポイペトなどでの協定の実現後に交渉のテーブルにのぼることが想定されている。

（３）今後の展望



写真2 スラエオンバルでのタイ支援による架橋工事の様子
〔2006年10月5日筆者撮影〕

すでにタイ工業団地公社により、コッコンでの経済特区の設置についての調査が行われている（恒石〔2005〕）。その調査によると、水産加工業やアグロ・インダストリーに関する企業の進出を見込んでの経済特区建設をめざしている。コッコン州では、近年タイの企業家との合併企業によるプランテーションへの投資事業が認可されるなどの動きがみられる。なお、コッコン経済特区建設にあたっての開発を担当しているカンボジア企業は、カジノ・ホテルの開発を行っている企業と同一企業である。国境地域の開発は2002年頃から急速に進められている模様であるが、人口規模から推測される需要が非常に小規模であること、カンボジア国内においてもコッコン州の国境地域が国内の交通網から十分にリンクしていない現状をかんがみるに、タイ人観光客対象のカジノ開発が先行せざるをえない現状はやむをえないのであろう。まずは国道48号線の整備が完成することで、あらたな需要が創出されてから、次の段階の産業開発に取り組むことになると考えられる。

第4節 ベトナムとの関係からみた 南部経済回廊プロジェクト

1. パベット国境（国道1号線）

ベトナム・カンボジアの国境では、国道1号線沿線に位置するパベット＝モクバイが主要な越境ポイントである。ベトナムにとっての南部経済回廊開発はカンボジア市場への輸出拡大、観光客の往来拡大などが期待され、ホーチミンからプノンペンに積極的なマーケティングが行われている模様である（石田〔2005〕、中村〔2006〕）。2006年3月にベトナム首相がプノンペンを訪問した際、両国間の貿易に関する免税措置の合意とともに、パベットでの経済特区の開設と企業の進出についての覚書を締結している。また、CBTAについては、2006年7月に2国間協定が締結されており（同年9月発効）、GMSの取り組みのなかでも早期に手続きの簡素化の取り組みが進んでいる国境の1つである。

（1）国境地域のヒト・モノの流れ

タイ国境と同様に、カジノ・ホテルが5～6軒立地しており、ベトナム人観

光客で賑わいをみせている。付近に特段大規模な市場は立地していないが、大型トラックからプラスチック製品を大量にくくりつけた二輪車までが国境を行き交う。

同地域では、Manhattan Development Co Ltd. が経済特区の建設を進めており、2006年10月時点でカンボジア国内で唯一稼働が確認されている経済特区として期待されている。既に台湾系企業（自転車、ねじ、靴等）を中心とした企業進出が決定しており、自転車企業は350人規模で操業を開始している⁽⁷⁾。カンボジア側での生産は、労賃が上昇傾向にあるベトナムより比較的安価な労働力を得られるということに加え、近年欧州へのベトナムからの輸出でアンチ・ダンピング訴訟の対象とされている自転車や靴などの業種で摩擦を回避するためにカンボジアへの進出が選択肢として検討されており⁽⁸⁾、カンボジア国境での生産が優位性を発揮する可能性があるといえる。

（2）越境インフラの整備状況

プノンペンからバベットに至る国道1号線の168kmは、通常5時間程度での走行が可能である。途中、ネアックルンにてメコン川をフェリーで渡る。ネアックルン - バベット間については、2004年までにADBによる整備が終了しており、プノンペン - ネアックルン間についてはJICAが調査を行い、今後日本の無償資金協力による整備が行われ、2012年完成予定である。

また、ネアックルンでは、2006年10月現在、メコン川をわたす3隻のフェリーが午前5時から深夜0時まで運行している。この地点の架橋については、JICAが2006年2月までに開発調査を終了しており（JICA [2006]）、今後日本のODAによる支援が検討されている。

バベット = モクバイの国境では、2006年9月30日にCBTAに基づく2国間協定が発効し、トラックが40台ずつ相互乗り入れ可能な状況になっている⁽⁹⁾。また、シングル・ストップ検疫は2007年中に開始される見込みであるという。2006年1月までにADBの支援によりすべての通関手続きに関する施設が完成するなど、他の国境に先んじた取り組みが進展している。

（3）今後の展望

国道1号線の整備は、ADB支援部分も含めて、GMSの主要ルートであると

同時に、アジア・ハイウェイの一部としても、積極的な整備が進められてきた。今後も同様に整備が続けられていく見込みである。カンボジア国内の道路整備に際しては、どこでも類似の問題が生じているが、都市部に近いところほど、沿道住民の立ち退きが問題となることが多い。JICAでは国道1号線プロジェクト実施前の社会環境影響調査について、新しい社会環境影響配慮ガイドライン（2004年4月施行）のパイロット・プロジェクトとしての調査を行っている⁽¹⁰⁾。

カンボジアとベトナムとの2国間関係は、カンボジア国内政治の視点から問題が生じることがある。2005年には、ベトナムとの国境画定をめぐる発言により、野党指導者などが名誉毀損罪により逮捕されるという事件が起きた⁽¹¹⁾。その後、ベトナム問題をめぐる国内政治は一応の安定をみせているが、ベトナムとの2国間関係構築とベトナムをめぐる国内政治諸勢力間の関係は、両国間の協力関係の進展をみる際に欠くことのできない視点である。

むすび

南部経済回廊整備に向けた取り組みは近年急速に進展している。経済回廊沿いのカンボジアの国境地域では、これまでに、実際の開発事業が具体化する前に、カジノ産業や一部の投資家による土地の投機ビジネスなど、非生産的な活動にのみ資金が投入され、雇用の創出やそれに伴う貧困削減など当初の目的から乖離した状況が続いてきたが、ようやく経済特区開発も具体化しつつある。しかし、現在もなお、開発が活発になるにつれ、土地価格の急騰やそれに伴う土地紛争の頻発などの問題は絶えない。また、今後の道路整備や道路沿いの産業開発による住民への影響、開発プロジェクトに関する政府の汚職問題については、繰り返しCG会合等で懸念が表明されている。交通量の増加に伴う交通事故の増加、HIV/AIDSや人身売買など、交通インフラの整備の進展や隣国との交流が容易になることで深刻化する問題も数多くある。無論、カンボジア政府も援助機関も、これらに対して手をこまねいているわけではないが、対処の遅れがもたらす人々の生活への影響には、支援する国際社会の側からの監視が不可欠である。

一方、タイ、ベトナム、中国など、域内で比較的発展の進んでいる国の主導

で、メコン地域の協力体制が整いつつある現在、カンボジアにとってはこのような体制に組み込まれないという選択肢は現実には採りえない。欧米や中国本土とのつながりが強いカンボジアの国内産業の発展にとって、隣国との物流コスト削減を主目的とした南部経済回廊開発の直接の効果は不透明であるかも知れない。また、多くの国内的課題が積み残されているのも事実である。しかし、長年願ってきた平和と安定の成果を享受するために、GMSのような枠組みを活用して「できるところから取り組む」ということが、実際に行われている開発の実態であろう。本章で紹介したタイ国境、ベトナム国境での3つの国境地域では、これから2012年までに計画中の道路インフラの整備が終了する予定である。また、特に2005年以降、経済特区開発計画も徐々に具体化しつつあり、国境地域は急速にその風景を変えている。

【注】

- (1) ADB, *Key Indicators* による。
- (2) 資金供与状態は不明であるが、ベトナムも2006年3月に国道78号線整備の支援を約束している (*The Cambodia Daily*, March 7, 2006)。
- (3) *The Cambodia Daily*, April 10, 2006.
- (4) 中央サブ回廊、GMS南側沿岸サブ回廊、北側サブ回廊は、それぞれCentral Sub Corridor、GMS Southern Coastal Sub Corridor、Northern Sub Corridorを訳したものであるが、ADB、カンボジア政府、その他援助機関等で必ずしも統一した名称を用いているわけではない。中央サブ回廊を最優先としつつ、他の2つの経路からタイ、カンボジア、ベトナムをつなぐ3つのルートを中心とし、周辺部の電力や通信等の各種インフラ開発、人的資源開発などを含んだものを南部経済回廊開発と総称している。
- (5) 2006年10月に行ったポイペト国境地域における労働者へのヒアリングによる。
- (6) 2006年10月に行った交通省GMS担当へのヒアリングによる。
- (7) 投資委員会資料(2006年6月付)による。
- (8) 欧州委員会(EC)は、2005年7月12日に自転車について、2006年10月5日に革靴について、それぞれベトナムからの輸入にダンピングがあったと判定している(ECのHPを参照[2006年1月7日確認])。
- (9) 2006年10月の調査時点では、協定発効直後であったため、実際の程度履行されているのか等については確認ができなかった。

- (10) 沿道住民の移転問題などがNGOによって問題視されてきた(カンボジアNGOフォーラムのHP参照)。国道1号線改修計画と環境社会配慮政策については、「問われるJICAの環境社会配慮政策」(『国際開発ジャーナル』2006年10月号)を参照。
- (11) カンボジアはベトナムとの国境について2008年末までに陸上国境標識設置を終了すべきであると規定した「1985年国境画定条約の補足協定」に2006年10月署名し、12月に同協定が発効した。現政権の中枢を担う人民党は、1980年代の親越政権の流れを汲んでいる。一方、カンボジアでは、フランスによる境界画定はベトナム人に有利になされたという認識、ベトナム南部をカンボジアの「失地」とみなす歴史認識が広まっており、野党のサムランシー党はこれまでのベトナムとの条約によって「カンボジアは領土を喪失してきた」という立場をとる(天川[2006])。

【参考文献】

- 天川直子[2006]「2005年のカンボジア 人民党の一人勝ち」(『アジア動向年報』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.249-266)。
- 石田暁恵[2005]「大メコン圏経済回廊とベトナム経済開発」(石田正美編『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.281-304)。
- 国際協力機構(JICA)[2006]『カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査最終報告書』、国際協力機構。
- 恒石隆雄[2005]「タイ地域開発政策と近隣諸国との経済関係」(石田正美編『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.248-280)。
- 中村恭紀[2006]「インドシナにおける物流インフラの現状と将来の展望について」(白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』[科学研究費補助金研究成果報告書]、早稲田大学大学院アジア太平洋研究科、pp.77-102)。
- 初鹿野直美[2005]「カンボジアの産業の現状 縫製業を中心として」(石田正美編『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、アジア研選書 No.1、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.168-191)。
- [2006a]「カンボジアの工業化 自由化の渦中にある製造業とその担い手」(天川直子編『後発ASEAN諸国の工業化 CLMV諸国の経験と展望』、研究双書 No.553、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.21-61)。
- [2006b]「カンボジア 南部経済回廊と国境地域の経済開発」(『アジア研ワールド・トレンド』、No.134(2006.11) 日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.8-

11)。

廣畑伸雄 [2004] 『カンボジア経済入門』、日本評論社。

福田規保・竹本正史 [2006] 「バンコク～ホーチミン 商業化にはコスト低減などが課題」(『ジェットロセンサー』、2006年2月号、日本貿易振興機構)。

山形辰史 [2004] 「カンボジアの縫製業 輸出と女性雇用の原動力」(天川直子編『カンボジア新時代』、研究双書 No.539、日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.49-102)。

[2006] 「繊維製品貿易 自由貿易の帰趨」(『アジア研ワールド・トレンド』、No.125 (2006.2) 日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp.20-23)。

<外国語文献>

Cambodian Rehabilitation and Development Board (CRDB) /Council for the Development of Cambodia (CDC) [2006] *Development Cooperation Report 2004 and 2005*, Royal Government of Cambodia.

Chap Sotharith [2006] *A Cambodian View on the Status and Functions of GMS in China-ASEAN FTA*, Cambodian Institute for Cooperation and Peace.

Development Analysis Network (DAN) with Funding from the Rockefeller Foundation [2005] *The Cross Border Economies of Cambodia, Laos, Thailand And Vietnam*, Cambodia Development Resource Institute.

Ministry of Commerce (MOC) [2006] *2005 Cambodia Imports and Exports Statistics: By Countries and Products*, Ministry of Commerce.

National Institute of Statistics (NIS) [2006] *Statistical Year Book 2005*, National Institute of Statistics.

<ウェブサイト>

アジア開発銀行 (ADB) <http://www.adb.org/>

欧州委員会 (EC) <http://ec.europa.eu/>

カンボジア国家統計局 (NIS) <http://www.adb.org/>

カンボジアNGOフォーラム <http://www.ngoforum.org.kh/>